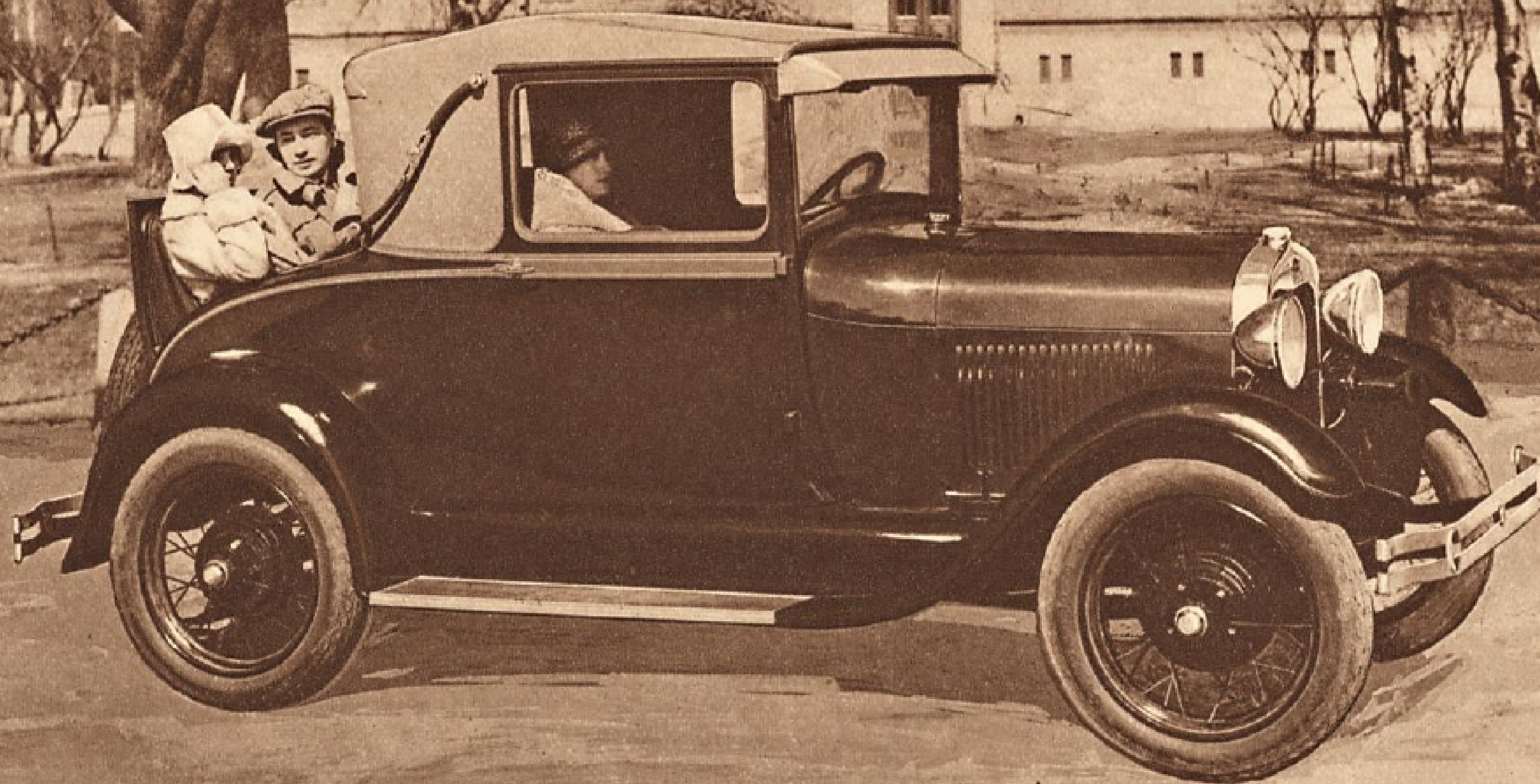
# Uus Ford



SUUREM KUI UUE FORD-AUTO ILU, ON TEMA TÄIUSLIKKUS.

MILJONID on näinud uut Ford-autot, arvates tema esimesest avalikust esinemisest ja on imestanud tema meeldivaid, madalaid äärjooni, tugevat ehitust ja toredaid värve.

Kunstniku käsi näib olnud tegevuses mitte ainult jahutaja, autokere ja porilaudade joonte juures, vaid ta on köik need väikesed üksikasjad liitnud kooskôlaliseks tervikuks, millest iga silm tunneb röömu.

Tungige igasse väiksemasse üksikasjasse ja Teie veendute selle auto suurimas lihtsuses ja tugevuses, ühtlasi selles, et ta on uus ja moodne ja igas suhtes vastab parimale maitsele.

Suurima üllatuse osaliseks saate kui kord istute uue Ford-auto tüüriratta juures ja tunnete, missuguse naudingu valmistab Teile niisugune sôit. Siis alles saab Teile täiesti selgeks, mida pakub niisugune auto, alles siis môistate, et see ei ole mitte ainult uus auto, mitte ainult uus mudel, vaid moodsa elu nôuetest tingitud täiesti uue môtte täiuslik kehastus selle ideaalse, kiirevôimelise edasiliikumisvahendi näol.

Siin näidatakse Teile päris uuetüübilist autot. Peale odava hinna leiate temal olevat köik omadused, mida iganes vôite nöuda moodsalt autolt. — Kiirus 90—105 kilom. tunnis; neljakümne hobuse jôuline masin; vôimalus suurendada kiirust 8 kilom. pealt 40 kilom. peale 8 $^1/_2$ sek. jooksul,

Tudor Sedanil ja veel rohkem Roadsteril; haruldaselt kohane vastumäge sôituteks; minimaalne bensiinikulutus: 100 kilom. sôitmiseks tarvitate 9—14 liitrit bensiini (oleneb sôidukiirusest); mehaanilised neljarattapidurid; hüdrauliline tôugetesumbutaja; pehmed, poolelliptilised pôikvedrud; pikk eluiga ja madalad ülalpidamiskulud. Ilma juuremaksuta saate uue Ford-auto otsmisel kaasa tuuleklaasi Tripleksklaasist mis ei killune.

See uue Ford-auto ületamatu täiuslikkus on tema valmistamiseks tarvitatava materjali headuse vahenditu tôendus.

Tema ilu ei ole koondatud ainuüksi ta välimusele, see ulatab igale väiksemalegi üksikosale, ka kôige varjatumaile, niisugustele mida Teie iialgi ei saa näha.

Uus Ford-auto on läbi ja läbi eeskujulise auto muster. Tema sisemist mehaanilist ilu imestab iga insener samuti nagu tema suursugused äärjooned ja värvide kokkusead meeldivad kunstnikule.

Paljud üksikasjad on omapärased uuele Ford-autole, mitmed neist tähendavad täielikku uuendust automobiilitööstuses.

Nüüd palume Teid: vaadake kôige suurema hoolega läbi see uus Ford-auto ja niipea kui vôimalik laske-endale näidata tema sôiduomadusi.

Alles siis saate aru, et selle auto näol Teile tôesti pakutakse midagi päris ebaharilikku, et ei ole tôesti olemas midagi väärilist sellele välimuse, kvaliteedi ega hinna suhtes:

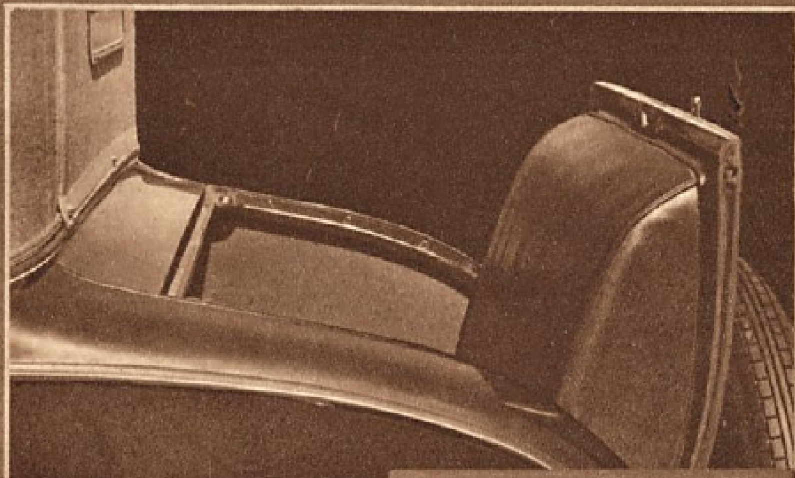
Uus Ford Roadster maksab Kr. 3 000: —, Phaeton Kr. 3 075: —, Tudor-Sedan Kr. 3 950: —, Kupee Kr. 3 675: —, Sport-Kupee ühes tagumise istmega Kr. 3 900: —, (Kôik hinnad franko Tallinn.)

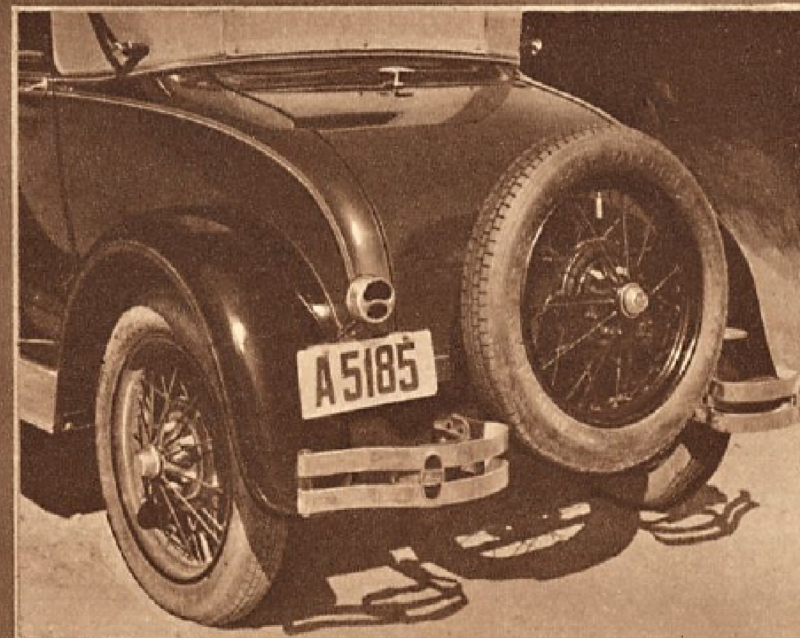
Normaalvarustuse hulka kuuluvad: viis traatkodaratega ratast, viis 30 × 4.50 balloonkummi, tuuleklaasi-pühkiga, kiirusemöötja, bensiinihulga näitaja tööriistalaua küljes, tööriistalaua valgustus, tagasivaatepeegel, esi- ja tagalaternad, ôlihulga näitaja, täieline komplekt tööriistu, vargakindel kontaktlukk, ôlipress mootori ôlitamiseks ja tuuleklaas katkiminematust Tripleksklaasist.

Lühidalt — mida Teie ühelt autolt iganes vôite soovida ja tarvitate, seda pakub Teile uus Ford-auto: kiirust, mugavust, kindlust, ilu, vastupidavust ja ökonoomsust ja kôike seda täiesti ebaharilikul möödul.

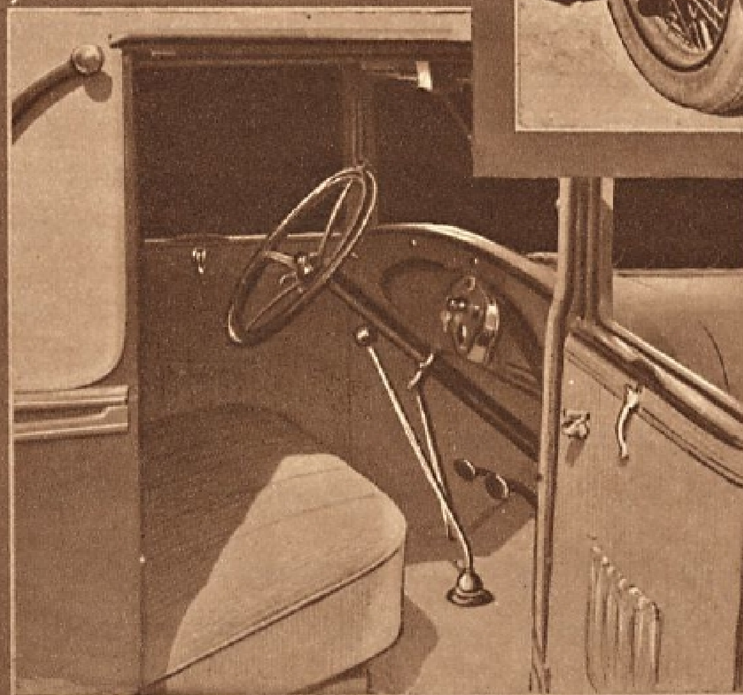
Uue Ford-auto hind on ebaharilikult madal, kuna ta on valmistatud paljuaastaste töökogemuste tulemusena.

FORD MOTOR COMPANY OF FINLAND O/Y
HELSINGI.



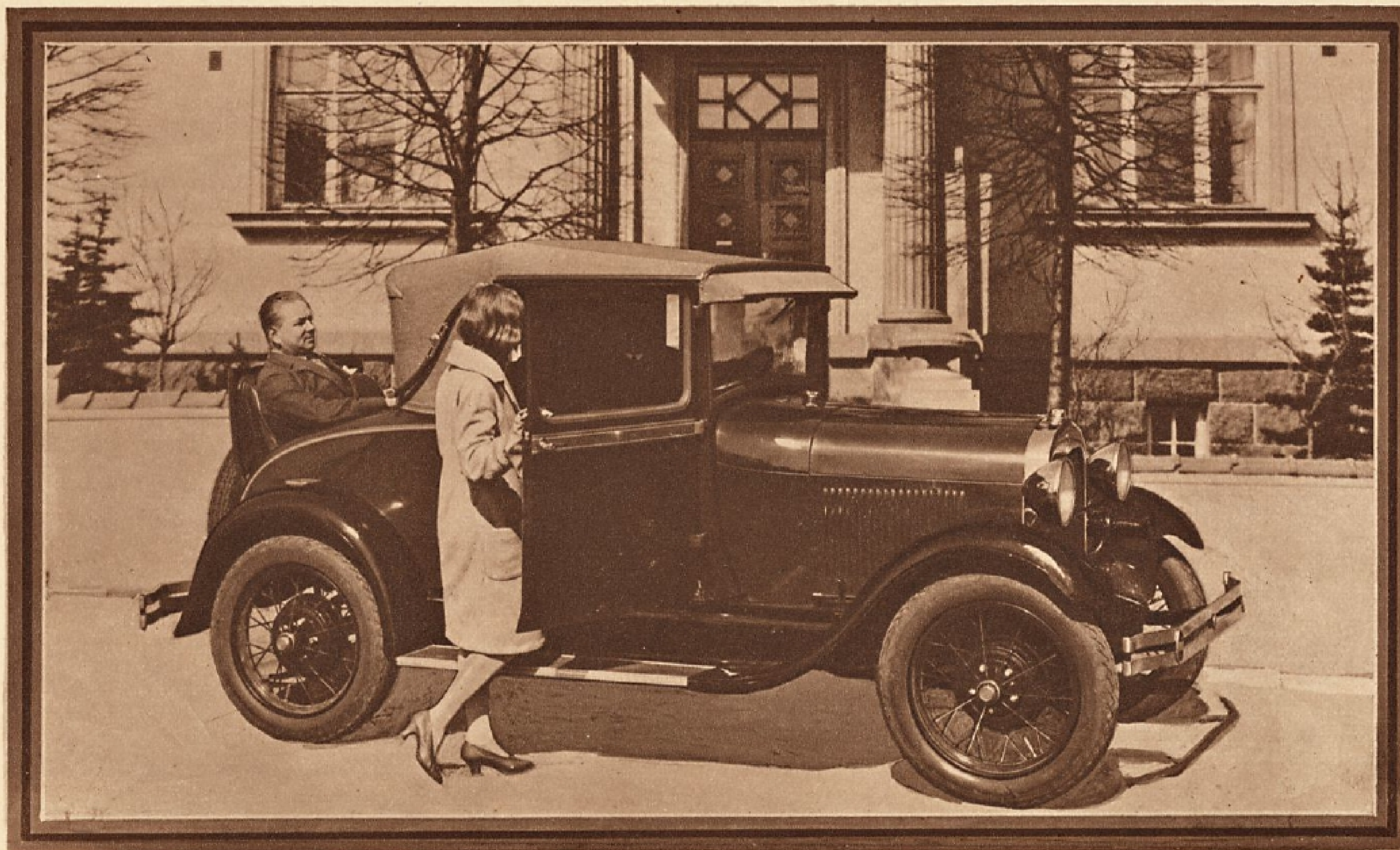



Siin näete pehme polstriga madala allalastava istme, niisugune kuulub Fordi sportkupee normaalvarustuse hulka. Pange tähele tema ruumikust ja tugevat ehitusviisi.

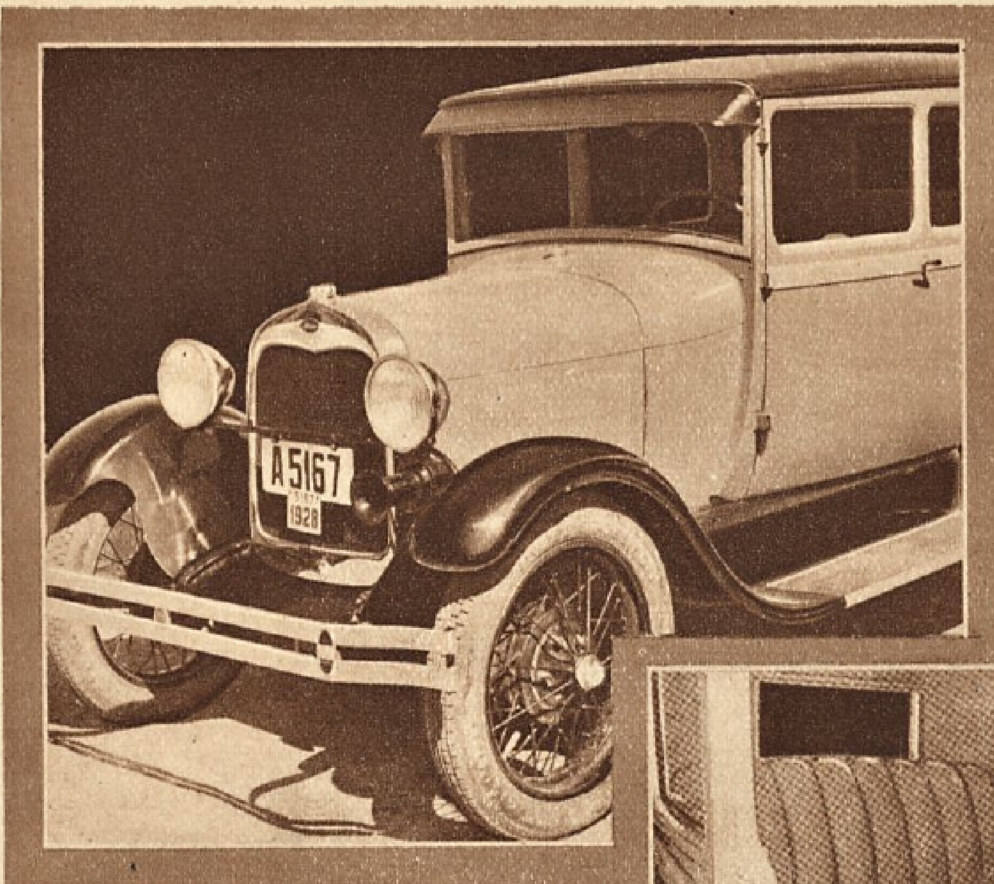


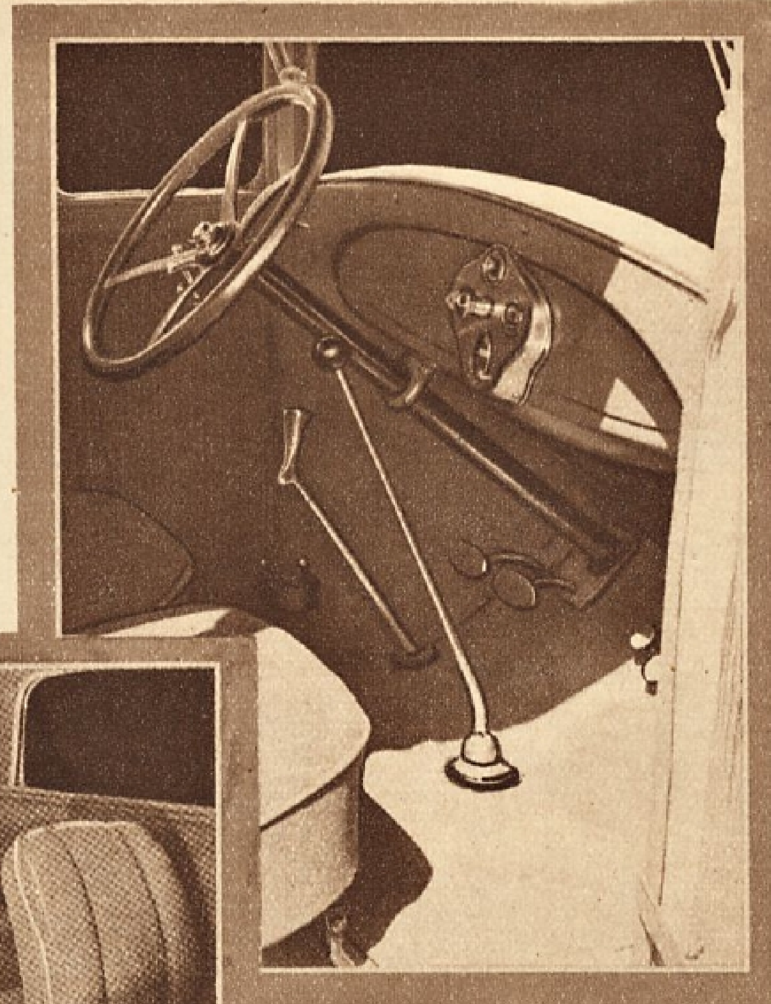
Pilt pahemal pool näitab uue Ford-auto sportkupee maitsekat, ühtlasi tugevat väljatööstust. Painutatud pokilauad on tugevast terasplekist.

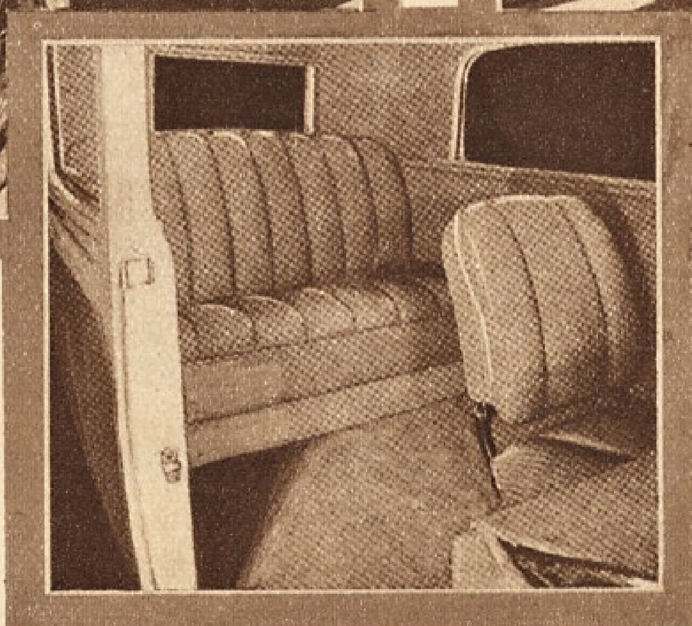
Üks pilk avatud uksest sportkupee sissemisse näitab maitsekat sisustust, materjali headust ja hoolikat tööd, mis on uue Ford-auto omapärasus igas üksikosas.



UUS FORD SPORT-KUPEE
*ühendab eneses Roadsterile omase spordi-auto otstarbekohasuse ja paljud kinnise auto mugavused. Elegantne, madal, voolav, üldmulje. Iseäranis meeldiv värvide kokkuköla.*



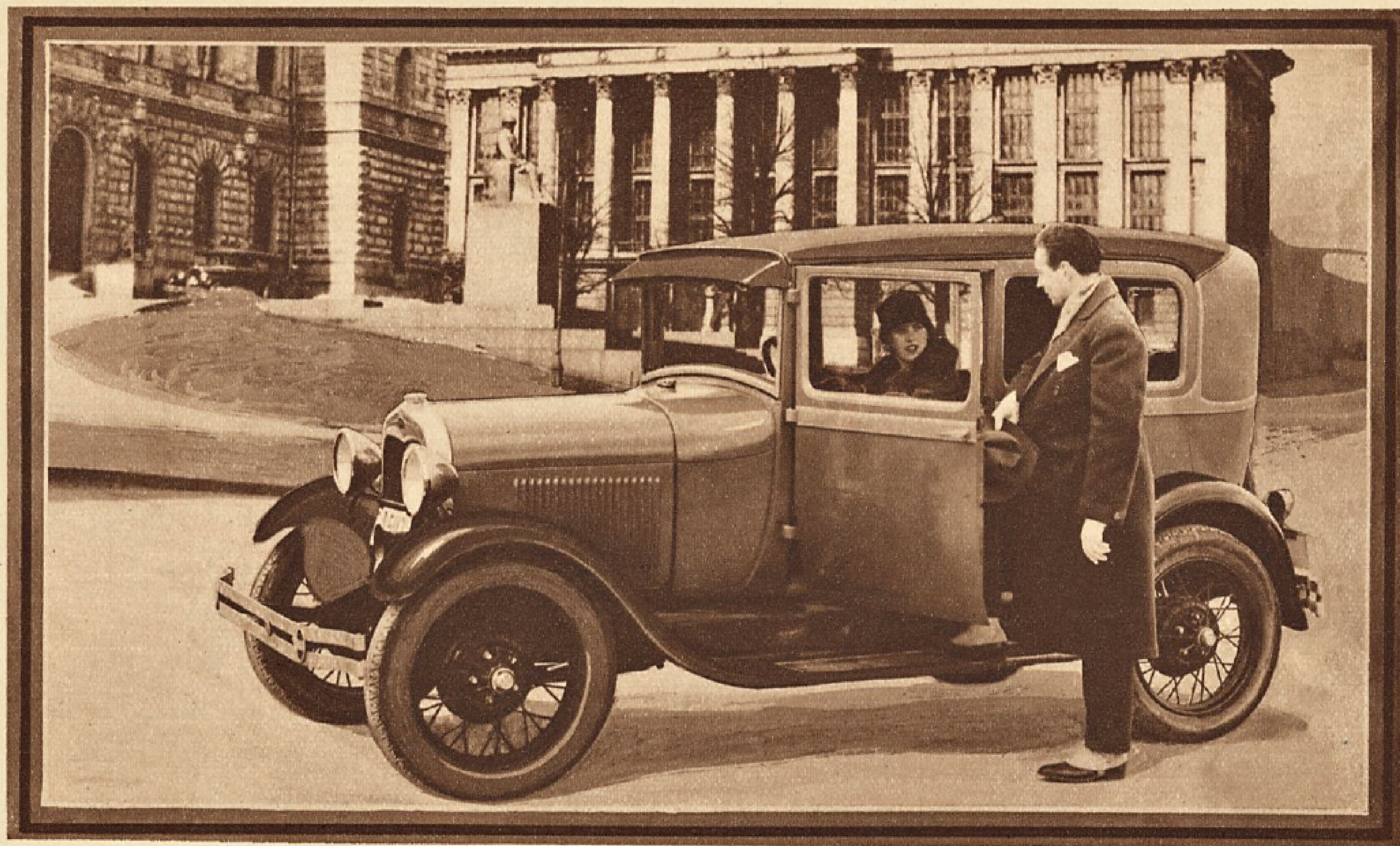





Vaade eest ja küljelt, mis näitab uue Ford Tudor Sedan harmoonilist, noolekujulist jôurikast üld kuju. Jahutaja ja helgiheitja on tugevasti nikeldatud.

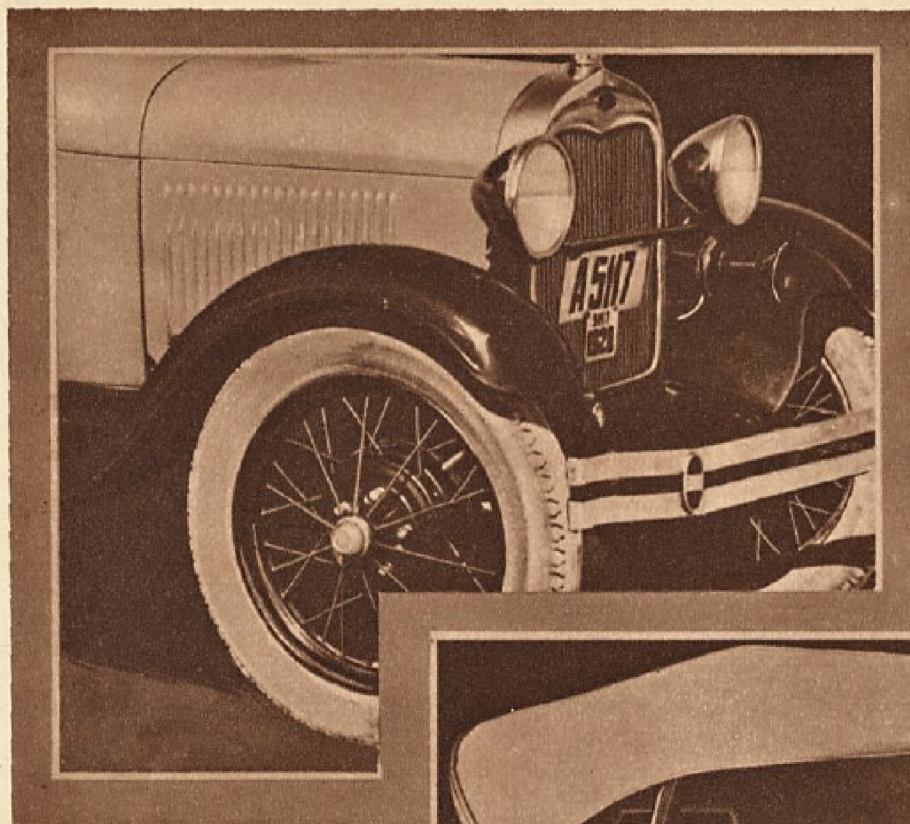
Siin pange tähele uue Ford Tudor Sedani ruumikust. On vabalt ruumi viiele täiskasvanud sôitjale. Mölemad eespoolsed istmed saab kokku lükata ettepoole ja võimaldub seeläbi vaba juurepääs tagumistele istmetele.

See pilt näitab uue Ford-auto juhtimississeseadete mönusat jaotust. Pange tähele tüüriratta ja tüürisamba suurust ja tugevat väljatöötust.

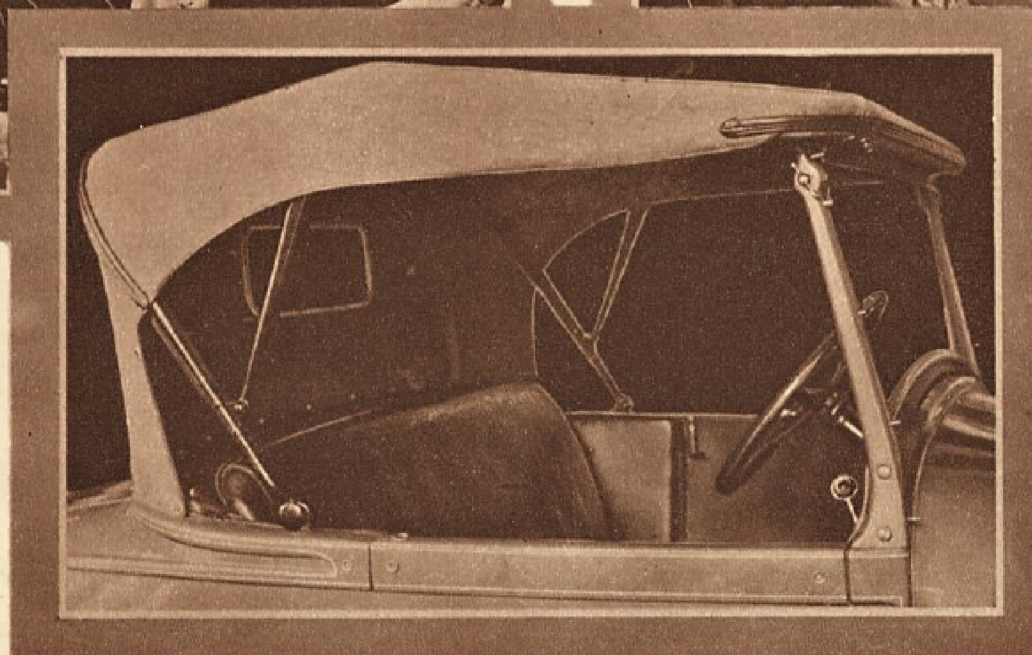


UUS FORD TUDOR SEDAN

*Eriti ruumikas ja mugav auto, milles lahedasti ruumi viiele täiskasvanud sõitjale. Suurepärane harmooniliselt koos kõlastatud visand, igakülgselt läbimõeldud, alates tema võlvitud katusest ja päikesevarjust kuni kõige väiksemate üksikasjadeni.*

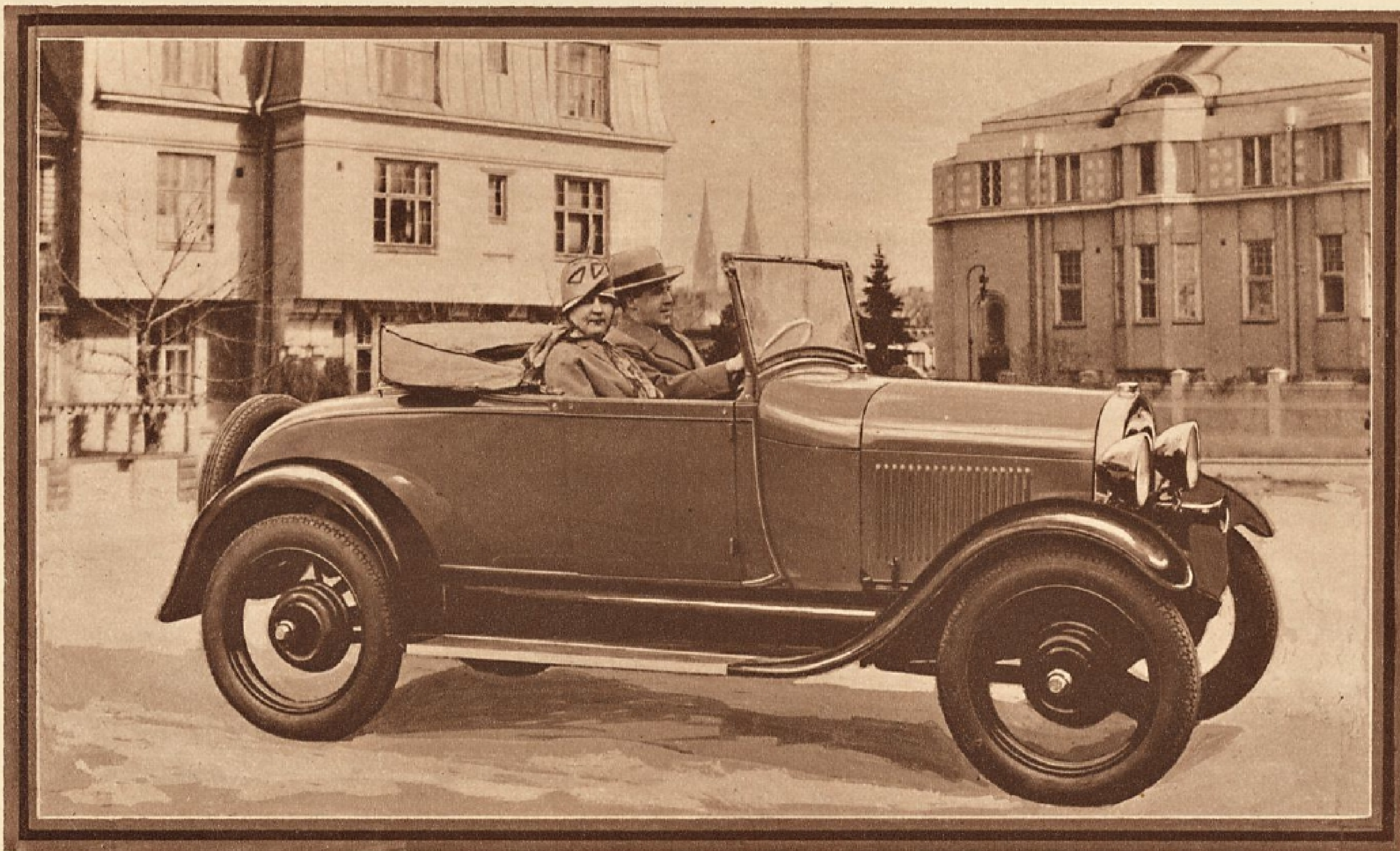




Eriliselt konstrueeritud traatkodaratega rattad, mis kuuluvad kõikide autotüüpide normaalvarustuse hulka, mõjuvad suuresti kaasa uue Ford Roadsteri heaks, raassiliseks väljanägemiseks. Terastraadist kodarad on schveissitud kokku tervikuks ja igal rattal on ainult 30 kodarat.

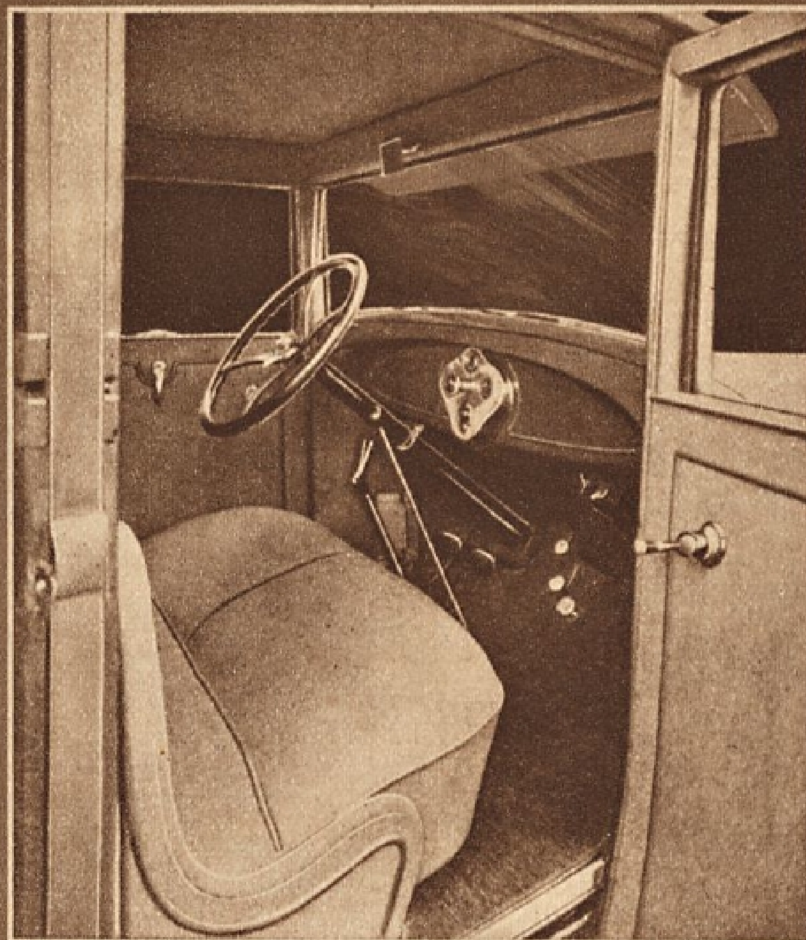
Uue Ford Roadsteri tagumine ruum on õige avar ja mahutab rikkaliku hulga pakke. Tagumise ruumi äärjooned muutuvad kerge liigutuse läbi meeldivaks, ülestõstetavaks, kinnipandavaks tagaseinaks. Uue Ford Roadsteri kate on õige kergesti allalastav ainult ühekäega. Teda on hõlpus lamedalt kokku panna ja nii omandab auto veel suursugusema, raassilisema väljanägemise.

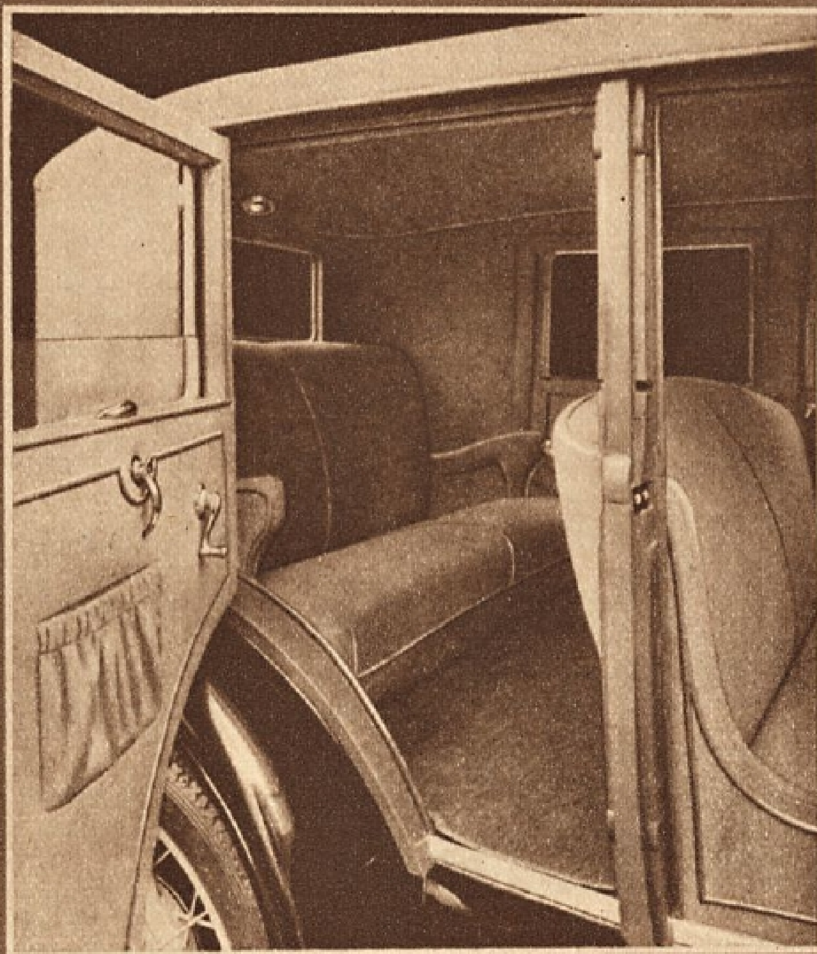


UUS FORD ROADSTER

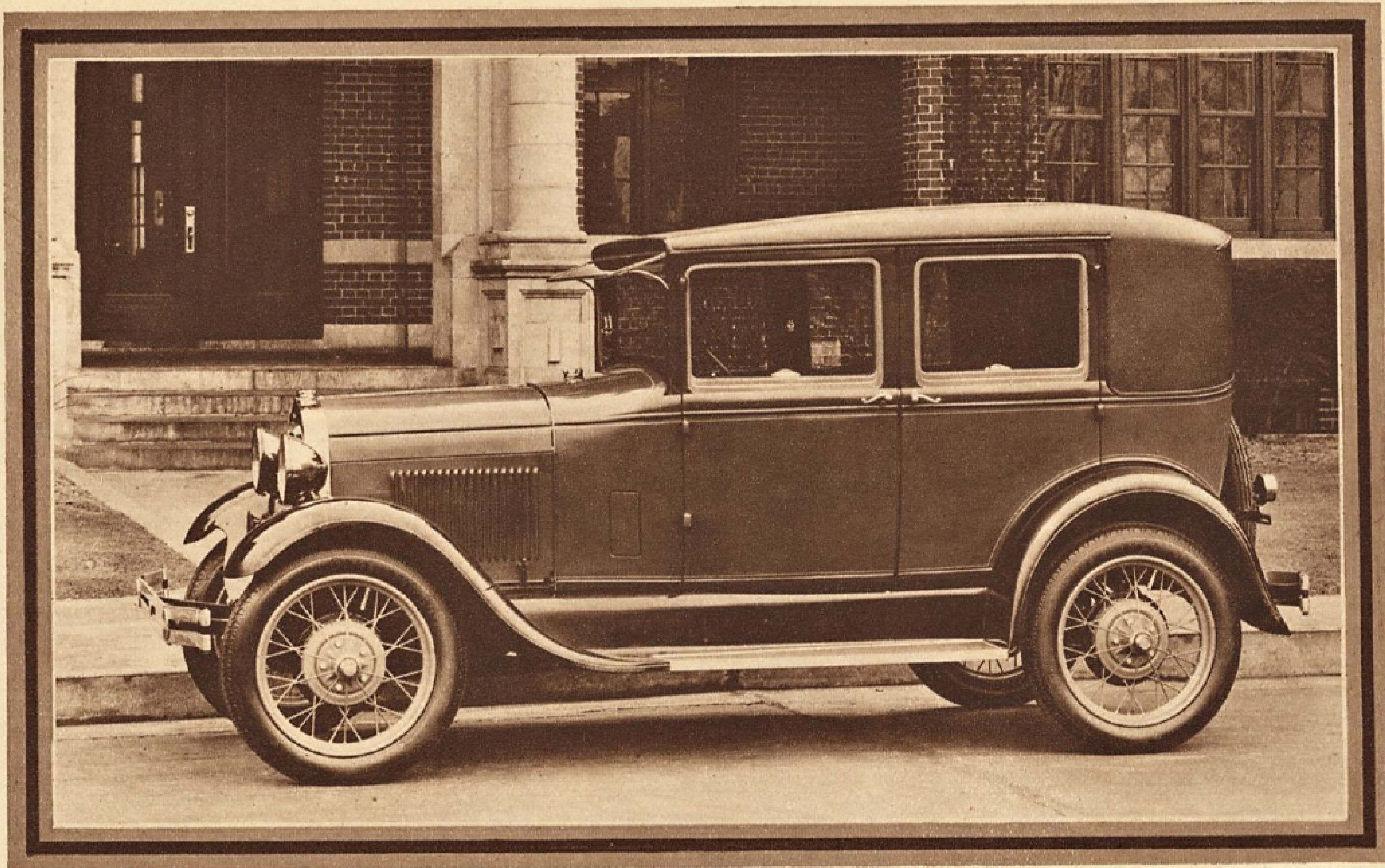
*on auto noorsoo ja spordi jaoks. Oma maitserikaste, madalate, raassiliste joonte tõttu näib ta kiirsõiduautona ja seda ta tõesti on. Tema liikumisvõime, tema jõurikas edasipüüdmine, kõik tema sõiduomadused on täiesti nagu suurel autol.*

Auto sisemist ilu tõstavad veel uste ja esimeste istmete nurkade mööda tõmmatud kõrgendatud triipud. See suurtsugu joon on leida ainult eriliselt ehitatud autokeredel.



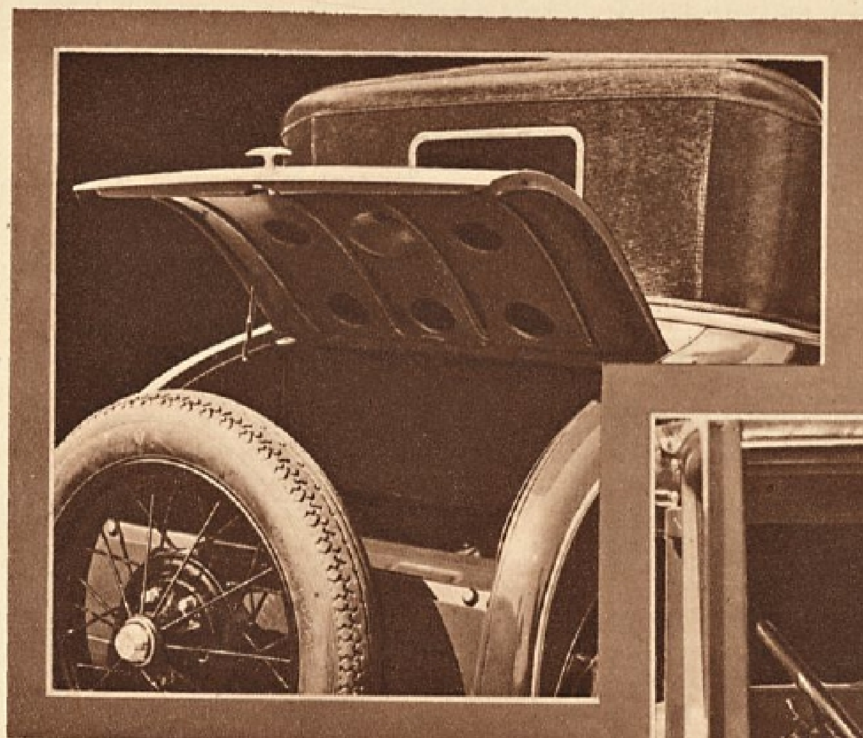


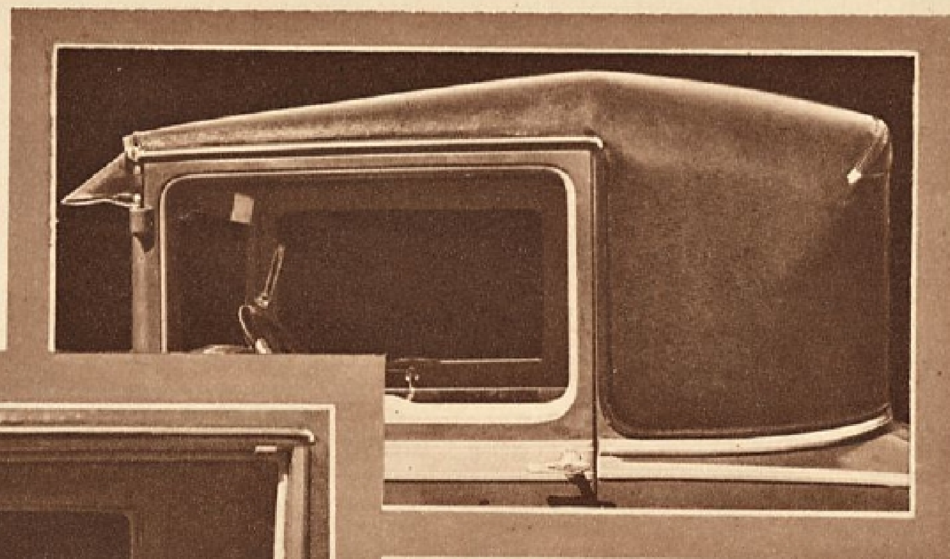
Auto sisemusel on silmapaistev kena ja ligitõmbav välimus. Pehmelt ja sügavalt polsterdatud istmed on õrna kollakaspruuni kaleviga kaetud, värv, mis vööluvalt mõjub silma peale. Polstrid on tugitoolisarnased, käevarre toed tagumises osas tõstavad veelgi mugavust. Ovaalne valgus tagumises osas ja liikuv tekkihoitu on üksikasjad, mis sisemuse meeldivust ja otstarbekohasust tõstavad.

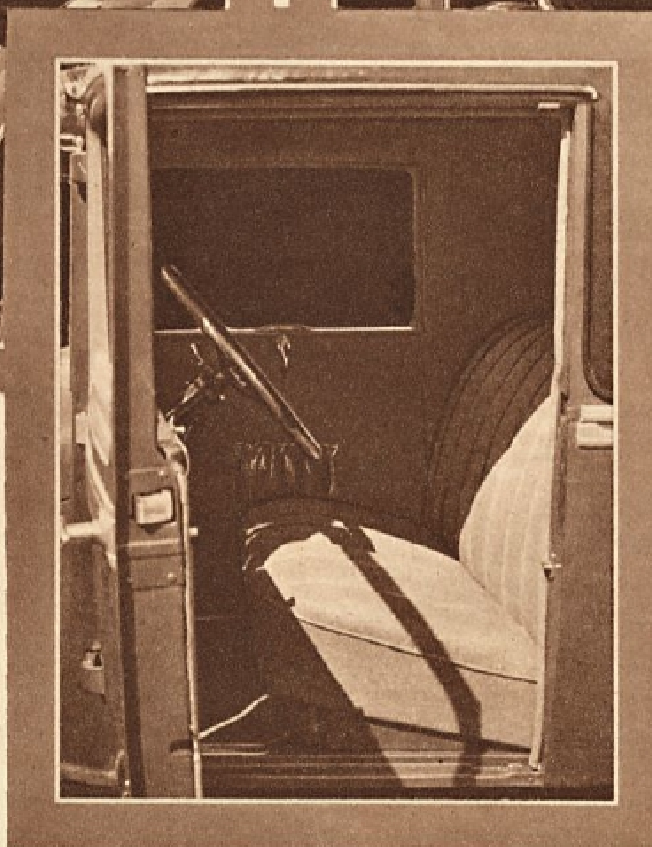


UUS FORDOR SEDAN

*on luxusauto Ford söiduautode reas. Pealmine kere joon, alates mootorikattest, jookseb meeldiva kurvega kitsasse, kõrgendatud triipu üle mis läheb kui vöö eest üle mootorikatte otsejoones ümber auto. Poolümargune joon akende all. Kattus ja pealiskatte tagumise osa ümargused nurgad on kollakas-pruuni püroksiliin värviga värvitud.*

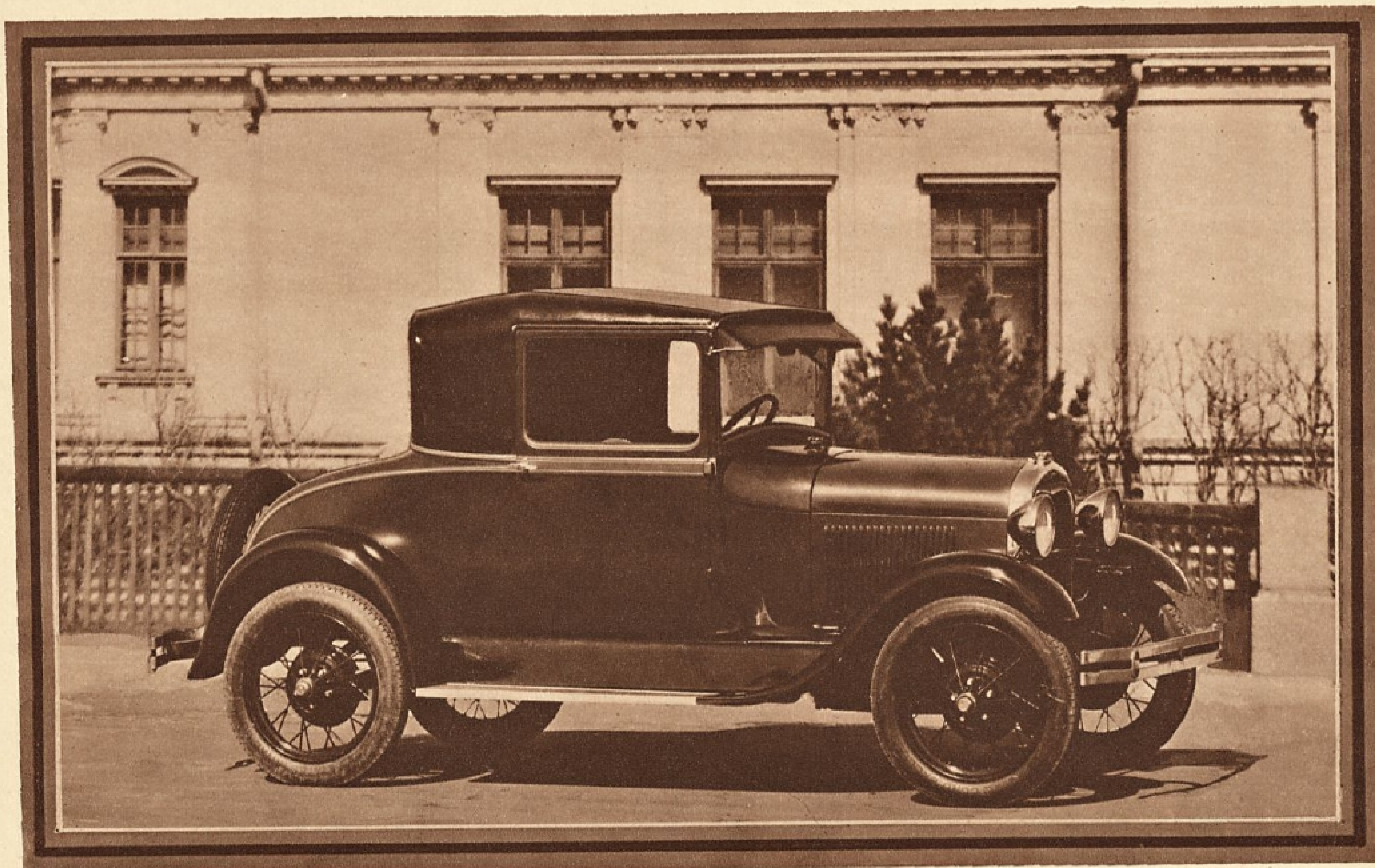






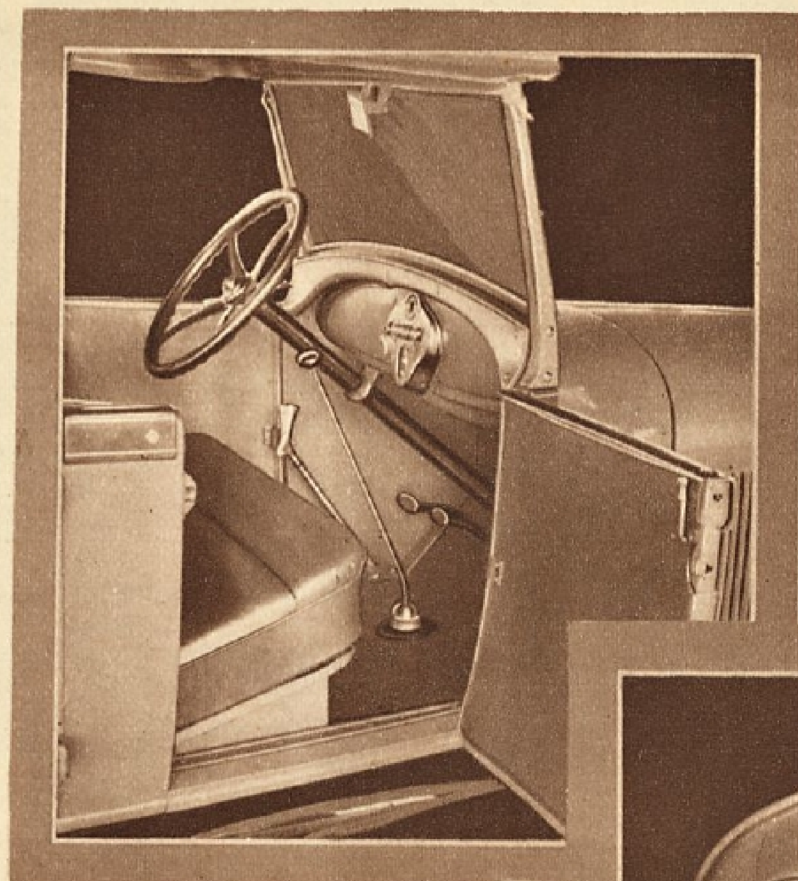
Auto tagumises osas on umbes 0,4 meetert pakkiruumi, avause laius on 90 cm. Uks sellesse ruumi on varustatud käepideme lukkuga, on kergesti avatav ja saab eriliste tugede abil avatud seisakus hoitud. Ukse hinged on ilmastiku mõjude ja rooste vastu kaitstud, uksed ise käivad kinni rennides, milledel vee väljajooksu avaused otsadel nii et auto sisemus on täiesti veekindel.

Oma välimuse poolest on see auto sarnane Sport-Coupé'le, sest ka tema pealiskate ulatab taga alla kuni auto vööjooneni. See kate on kõrgeväärtuslisest mustast kunstnahast tehtud ja nitrotselluloos-lakkikorraga kaetud, et teda ilmastiku mõjude eest kaitsta. See kate on vooderdatud, veekindla materjali peale tõmmatud ja hoitakse üleval tugevatel puust tugedel.

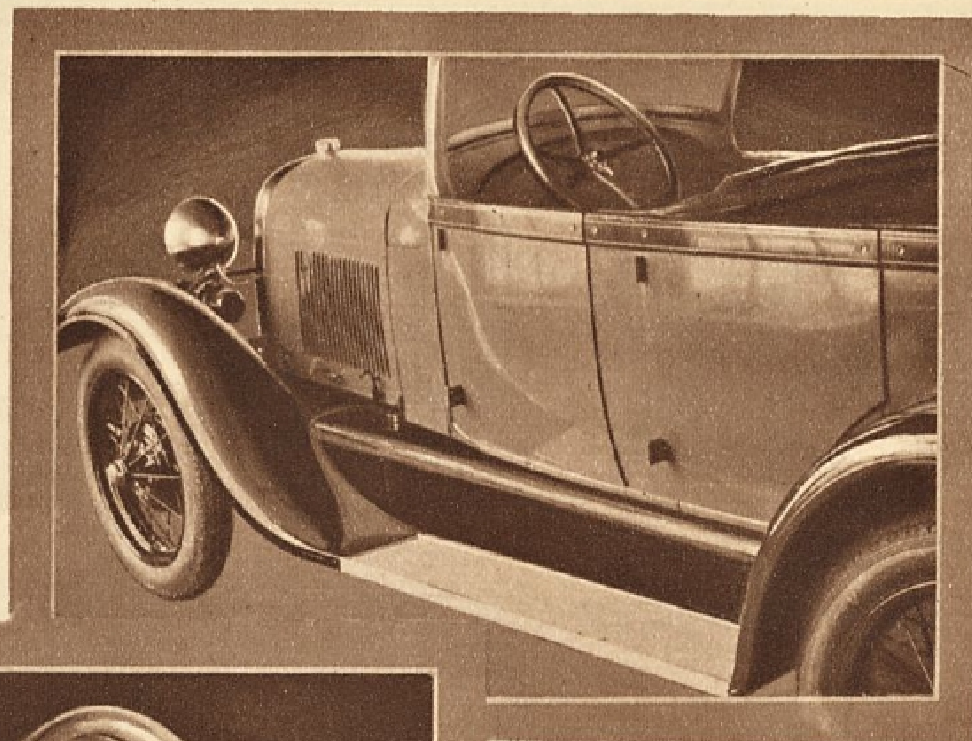


ÄRI-COUPÉ

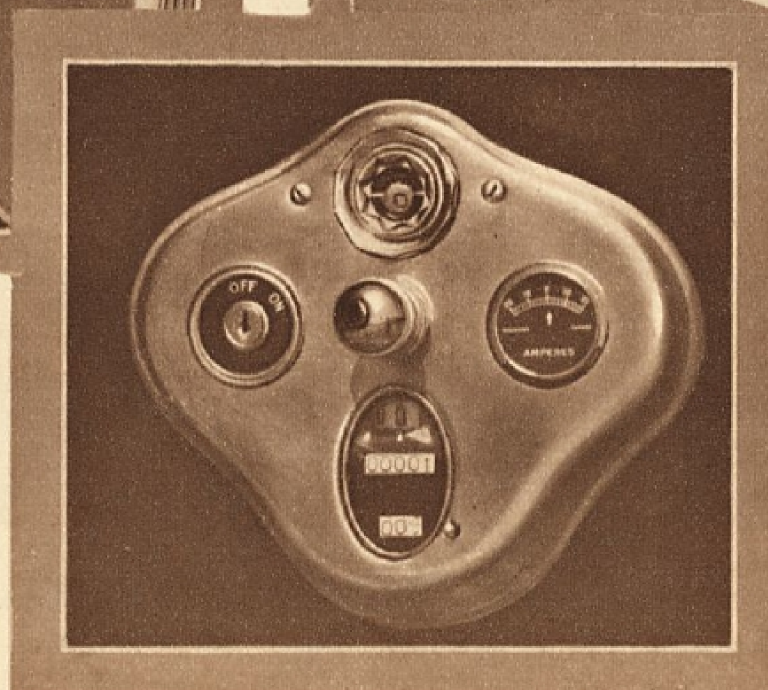
*Äri-Coupé on auto, mis on otstarbekohane ärimeestele, kaubapakkujatele ja kôigile muidu ärielus tegevatele isikutele, kelledel tuleb sagedasti olla teel. Temas on ühendatud ilus välimus mugavusega, kui ka igapidine praktilikkus.*



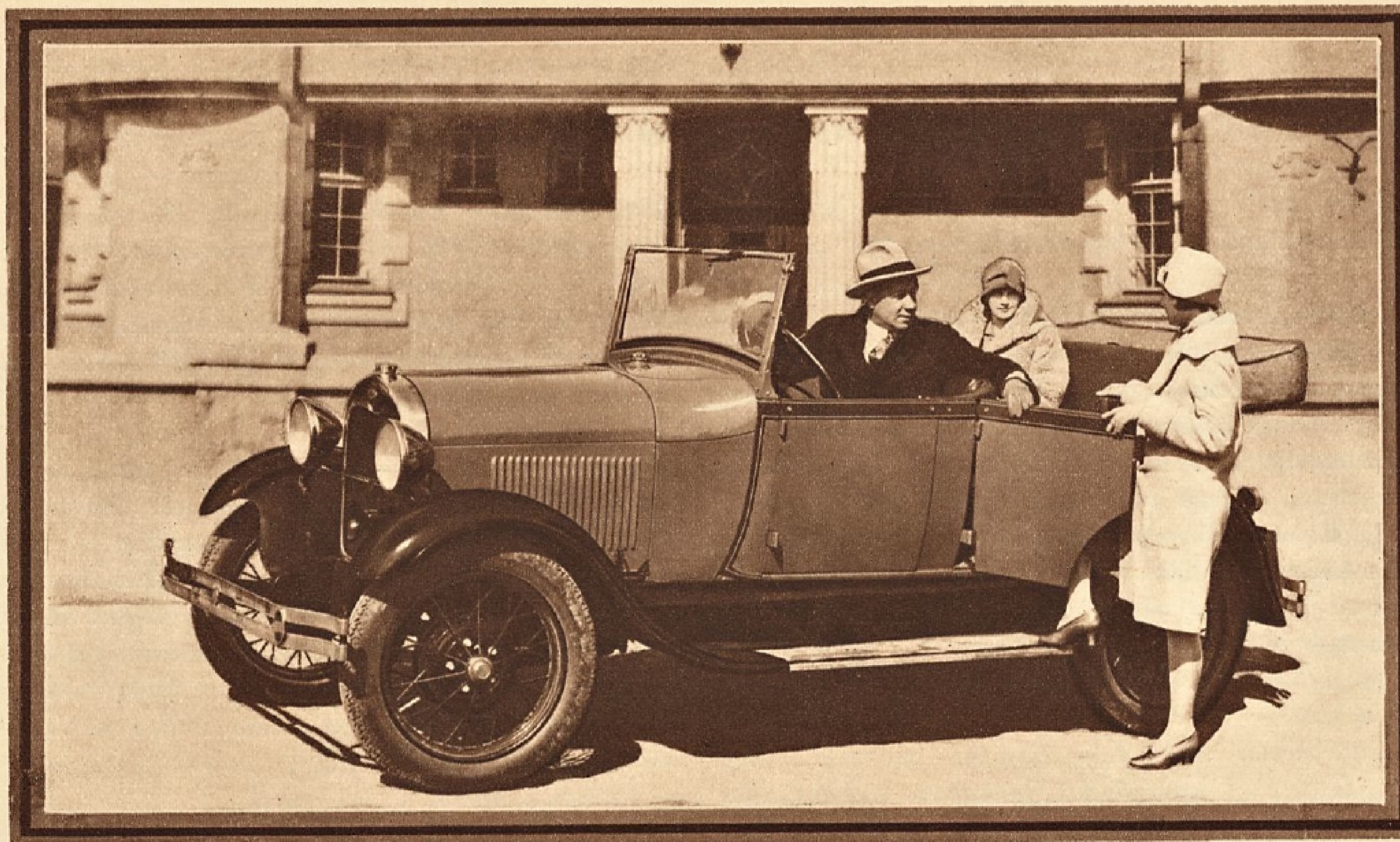
Mugav ja ruumikas juhi-iste. Kôik juhtimistarbed parajas kauguses mônusasti kättesaadavad.



Kôigil Ford autodel on painutatud kaitsetiivad ja kummiga kaetud jalalauad.




Siin on näidatud uue Ford-auto lahtise tôlla elegantne tööriistalaud. Tööriistad on korraldatud maitserikkalt — ristikheinalehe-kujuliselt. Valgustus nende keskel.



UUS FORD PHAETON

*Selle auto pikkades, madalates ja voolavates joontes näib olnud tegev kunstniku käsi. Hea väljanägemisega sôiduk, missugusega sôitmisel tunnete uut lôbuautosôidust tema kiiruse, jôu, väljatöötamise ja vastupidavuse tôttu.*

# Uue Ford-auto üksikasju.

*90—105 kilomeetert tunnis* Uus Ford omab haruldase kiiruse. Ta saavutab kergelt 90—105 kilomeetert tunnis. See on tagasihoidlikult öeldud. Mitmel proovisõidul on ta ületanud 105 kilomeetert (65 miili). See uus auto on niivõrd teekindel, et Te temaga pikki sõite teha võite kõige suurema mõnuga ja kindlustundega. Isegi halbadel teedel võib temaga kätte saada suurt kiirust. Teie üllatute kergusest, millega ta mäkke tõuseb. Teie vaatate julgesti vastu kõige järsumatele tõusudele, teades, et Teie käsutate küllaldast jõudu, et neid võita suurema kiiruse kaotuseta pingutuseta ja üleliigse käikude vahetuseta.

*40 hobuse jõuline mootor* 2 200 tiiru juures minutis annab uus Ford neljasilindriline mootor 40 hobuse jõudu. See tiirude arv on madal sarnase jõu juures ja näitab erakordset mootori võimet. Ühtlasi kindlustab see ka mootori pikka iga, sest mida madalam mootori kiirus, seda vähem kuluvad tema üksikud osad. Kolbi läbimõõt on 3 $^{7}/_{8}$ tolli ja käik 4 $^{1}/_{4}$.

*Tähelepanuväärt aktseleratsioon* Uus Ford auto on tähelepandavalt väle kohast liikumisel. Katsetel aktselereeris Tudor Sedan kahe sõitjaga kiirema käigu peal 8 kilomeetrist kuni 40 kilomeetrini 8 $^{1}/_{2}$ sekundi jooksul. Väle aktseleratsioon on uue Ford auto väljapaistev joon.

*Vibratsiooni kõrvaldamine* Uue Ford auto mootor töötab tegelikult ilma mingi värinata. See oleneb osalt madalamatest tuuridest, staatiliselt ja dünaamiliselt tasakaalustatud väntvõllist ja alumiinium kolvidest. Et kindlustada vagast käiku, on jagajä hammasrattad mittemetallilisest ainest ja kühmud jagaja võllil sarnaselt vormitud, et klapi tõukurid neid jälgivad vahendumata, millega kõlvaldatakse klappide klõbin.

*Bensiini ökonoomsus* 100 kilomeetert võite sõita 8—12 liitriga (14 $^{1}/_{2}$—22 naela), olenedes kiirusest. Bensiin jookseb karburaatorisse oma raskuse läbi omapärasest, keedetud terasanumast, mis kinnitatud auto torpeedosse.

*Omapärane uus õlitussüsteem* Õlitussüsteem on täiesti Fordipärase ilmega, koosnedes pumbast, pritsimis- ja nõrgumissüsteemest. Pump saadab õli klappide kambrisse, kust ta oma raskuse tõttu pealaagritele nõrgub. Iga kolbi sääre laagri kübaral on õli tõstekannukesed, mille abil tiirleva väntvõlli tsentrifugaal jõud õli säärte laagritele surub, pritsides ühtlasi õli kõikidele liikuvatele osadele karteris. See on lihtne ja täiesti usaldusvääriline õlitussüsteem, mis kindlustab iga laagri ja iga silindri õlitamist ilma surveta.

*Parendatud jahutus* Uus Ford on varustatud tsentrifugaal veepumbaga ja suure jahutajaga. Ventilaator tiirleb pumba teljel ja on aeroplaani propelleri kujuline. Uut Ford mootorit on väga raske ülekuumendada; ainult meelega rikkumisel võiks see juhtuda, näiteks mootori töötamisel vähese õliga.

*Uut süsteemi süütus* Uue Fordi süütesüsteem on ainulaadiline oma mehaanilise ehituse poolest, äärmiselt lihtne ja erakordselt teguvõimeline ning äparduskindel.

Uus dünamo on jõujaamatüübiline. On ainult üks katsa veekindlas kestas. Süütejagaja on paigutatud mootori peale ja seega hõlpsasti kättesaadav. Ühendused küünalde juures on teostatud lühikeste pronks vedrukeste abil. Süütelukk on lülitatud süüteahelasse. See ei asenda mitte üksi harilikku lülijat, vaid »off» seisakus maandab ahela. Lülijast jagajasse minev primäär juhe on kaitstud painduva teras trossi läbi. See juhe on maandatud jagaja kesta, millega on kõlvaldatud võimalus lülitust ümberühendada.

*Tavaline selektiivne käitis (käigukast)* Uus Ford käitis on liuglevate hammasratastega selektiivset tüüpi, tavalise käiguvahetusega. Tal on kolm edasi- ja üks tagasikäik. Peavõll tiirleb kuullaagritel, vastvõll rullaagritel ja tagasikäigu vaheratas pronks laagril. See on kõige parem laagrite katutusviis ja leidub harva kergetel autodel. Kôik hammastattad on valmistatud soojuskäsitletud kroomterasest. Teie vaimustute kergest ja tasasest käikude vahetusets selle uue käitissega. Teie võite kergelt ja vagusalt minna ühe käigu pealt teisele, tarvitades selleks ainult ühe sõrme jõudu.

*Erandlikult kerge roolida* Rool uuel Ford autol on pöördumatu. Põrutused ei kandu tagasi juhi kätele. Teie ei tarvitse rooli rattast tugevasti kinni hoida. Kergest puudutusest on küllalt, et autot kindlalt juhtida. Suure läbimõõduga rooli ratas on valmistatud terasest ja kaetud kõva kummiga. Val-

guse lülija ja signaali nupp on käepärast asetatud roolirattale.

*Uued 4-ratta pidurid* Pidurid uuel Ford autol on eriliselt Fordi konstrueeritud. Nad on mehaanilist, seest-laienevat tüüpi isekeskenduvate liistudega. See on kõige kindlam ja lihtsam tüüp neljaratta pidureid ja kõige hõpsamalt reguleeritavad. Kõik seadmised toimetatakse väljaspoolt ilma ühegi osa äravôtmiseta. Selleks ei ole vaja mingid eritööriistu. Neid võib kiirelt ja kergelt reguleerida ühetasaselt kõikide rataste peal. Jalgpedaal ja käsihoob töötavad mõlemad kõige nelja ratta peale. Kogu pidurduspind on 168 ruuttolli (1 080 $cm^2$) suur. Kõik pidurite töötavad osad on kaetud kadmiumiga, mis neid roostekindlaks teeb.

*Mitukettaline kuiv sidur* Uue Fordi sidur on mitu-kuivketta tüüpi, mis on kõige usaldusväärilisem. Ta on samuti kõige hõlpsam käsitada, sest ta töötab tundelikult ja pehmelt. Sidur koosneb 4 käitajast ja 5 käitatud kettast.

*Mugavad kindlad põikvedrud* Pool-elliptilised põikvedrud on konstrueeritud ja valmistatud eriti uue Ford-auto jaoks. Seda tüüpi mida tarvitati ka mudel T juures, kohandati uuele autole, kuna paremat ei leidunud. Neid valmistatakse kõige kõrgemaväärtuslikumast vedru terasest. Lehed on laiad ja õhukesed. Et saada õiget vedrutavust vastavalt sõidu nõuetele on igal tüübil erisuguse lehtede arvuga ja suurusega vedrud. Õieti valitud vedrulehtede arv ja suurus on üheks põhjuseks, mispärast uus Ford nii mugav auto on. Pôikvedrude konstruktsioon annab ka 4-ratta piduritele kindlust ja mõjuvust.

*Õli amortisaatorid* Kõige täiuslikumad amortisaatorid kuuluvad uue Fordi tavalise varustuse hulka. Need ühes madala raskuspunktiga, minimaalse vedrutamatu raskusega ja põikvedrude heade sõiduomadustega teevad uue Fordi üheks tänapäeva mugavamaks sôidukiks.

*Kolmveerand öötsuv tagasild* Uue Fordi tagasild on $^3/_4$ õõtsuvat tüüpi. Silla kest on täielikult terasest, valmistatud teras-sepiste ja -torude kokkukeetmise abil. Differentsiaali kest, mille külge need silla kestad poltidega kinnitatakse, on valmistatud valtsitud õõn-terasest. Poolteljed ei kanna mingisugust auto raskust, kuna rattad joksevad toetudes rullaagrite abil kestale. Kõik laagrid tagateljel on rullaagri tüüpi. Käitus spiraal-koonushammasrataste abil.

*Fordi konstrueeritud teraskodaratega rattad* Algupärane ehitus ja ülisuur tugevus on kaks omadust, mis märgistavad ainulaadilisi Fordi konstrueeritud teraskodarätega rattaid. Iga ratas on koostatud keetmisega ja muutub seega üheks metall tükiks, mis kõrvaldab kodarate logisemise. Iga üksiku kodara tõmbe-vastupidavus on 4 000 naela. Välimised kodarad ei käi ristamisi, nii et rattaid on hõlbus puhastada. Igal rattal on ainult 30 kodarat.

*Ilusad uued madalad kere jooned* Uue Fordi kere joontes on midagi euroopalikku. Kere on terasest. Tiivad täiskumerad. Armatuur on luksuslik, nagu seda harva leidub odavamatel autodel. Polster on rikkalik ja vastupidavast materjalist. Istmepadjad sügavad ja mugavad. Ukse lingid ja aknatõstjad on täielikult nikeldatud. Kiirusemõõtja, bensiini-näitaja, ampermeeter ja süütelukk on asetatud satiinläikega nikkel armatuurlauale, mida valgustab keskkohal asuv lamp. Edelaternad ja jahutaja kate on üleni nikeldatud. Kinnistel autodel on kaitseväe tüüpi päiksevari ja kumer katus. Uue Ford auto kere konstrueerimisel on hästi hoolitsetud suurema iste- ja küllaldase jalgade ruumi ees. Avar takistamata vaade on kindlustatud ees erakordselt kitsade raamide ja külgedel eriliselt konstrueeritud uste ja laiade akente läbi.

*Nelja eri-värvi valik* Värvide kombinatsioonid, milledes ilmub müügile uus Ford on eriliselt veetlevad ja maitsekad. On võimalik valida nelja värvvahel iga auto tüübi jaoks — väga ebaharilik nähtus odavahinnaliste autode juures. Ostja võib valida ühe järgmistest värvidest: Niagaara sinine, Araabia liiva värv, koidu hall ja kahurmetalli sinine. Vöö ja akna ääred on kontrastiliselt ilustatud meeldivate joontega. Värv on kaetud püroksüliin lakiga, üks kõige peenemaist ja vastupidavamaist auto pinnavärvidest. Ta ei karda sooja ega külma, peab vastu igasugustele ilmastiku mõjudele ja ei lase end kriimustada ega määrida. Pesemine aitab ainult tõsta ta läiget.

*Vagane auto* Uue Ford auto konstrueerimisel on tarvitusele võetud kôik abinõud et kõrvaldada igasugust kriiksumist, plagisemist ja põrinat. Kere plaadid ja raami osad on kokku-keedetud vôi needitud, kus aga iganes kere väänamise võimalus on. Kôik ehituse üksikasjad on konstrueeritud selle sihiga, et saavutada äärmiselt vagast käiku ja mugavust.

*Kõrgesurve määrimine* Uue Fordi shassiid määritakse kõrgesurve määrepumbaga, mis on kõige lihtsam ja mõjuvam määrimissüsteem.

*Tavaline Ford auto varustus*

Käivitaja, viis teraskodaratega ratast, tuuleklaasi pühkija, kiirusemõõtja, bensiini-näitaja, ampermeeter, armatuurlaua lamp, peegel, taga- ja stoplatern, õli-näitaja, süütelukk, komplekt tööriistu.

# Uue Ford-auto tehnilisi üksikasju.

*Masin* — 4-silindriline »L»-tüüp, valatud ühest tükist. Puurimine 3 $^{7}/_{8}$″, tôste 4 $^{1}/_{4}$″, tüüril 13 hob. jôudu, piduri vôime 40 hob. ja 2200 tiiru juures minutis.

*Käigukast* (käitis) — Harilik hammasrattavahetusega käigukast kolme edaspidi- ja ühe tagurpidikäiguga. Hammasrattad ja vôllid valmistatud karastatud kroomterasest. Peavôllid jooksevad kuulilaagritel, vastasvôll — rulllaagritel. Tagurpidikäigu vôll monteeritud pronkslaagrile. See kôik kindlustab erandilise vastupidavuse ja väikse käigu.

*Sidur* — Kuivaltjooksev mitmekettasidur. Neli käitajat, viis käitatud ketast. Vastupidav traat-asbestkate. Täielikult kapseldatud. Äärmiselt tundelik käsitamisel.

*Pidurid* — Neljarattapidurit, mehaaniliselt seespoolt laienevad. Neid saab panna tegevuse käe vôi jala abil. Piduritrumli läbimôet 11″, piduripaku laius 1 $^{1}/_{2}$″, pidurdusseade pinna üldsuurus ruutsentimeetrit.

*Otsvôllilaagrid* — Viiekordsel laagrid, laagrite läbimööt 1 $^{9}/_{16}$″, laagrite pikkus: nr. 1 — 1$^{3}/_{4}$″, nr. 2 — $^{7}/_{8}$″, nr. 3 — 2″, nr. 4 — $^{7}/_{8}$″ ja nr. 5 — 1″.

*Ventiilid* — siisinik-kroomnikkelterasest.

*Kurbelvôlli laagrid* — Kolm pealaagrit, kôikide laagrite läbimööt 1 $^{5}/_{8}$″, esimese ja keskmise laagri pikkus 2″, tagumise laagripikkus 3 $^{1}/_{8}$″ laagrid valmistatud babiidist, paigutatud nii, et laagri alumine pool on vastu terast ja ülemine pool — vastu rauda.

*Kolbisäär* — Valmistatud sepaterasest, »X»-kujulise pôiklôikega. Alumise laager babiidist 1 $^{1}/_{2}$″, läbimööduga, pikkus 1 $^{5}/_{8}$″, kolbipoldid tervelttömmatud terastorust vabalt liikuvad.

*Gaasihävitaja* — Ühetolliline vertikaalselt paigutatud. Kinnipanek ja reguleerimine tööriistalaualt. Gaasijuurevoolu eelsoojendus.

*Tüürimine* — Isetakistuv keerdjuhtimine rull-laagritega keerdvôllidel. Tüüripesa valmistatud sepaterasest, kokku schveisitud tüürisambaga üheks tugevaks tükiks. Üleminekuvahekord 11 $^{1}/_{4}$ : 1 vôimaldab hölpsa juhtimise.

*Ölitussüsteem* — Hammasrattapump toimetab ôli ventiilikambvisse, kust see vahetpidamata tilgakaupa langeb kurbelvôlli pealaagritele, nii et ölitamine sünnib täiesti automaatselt. Ölipump satub tegevusse otsvôlli spiraalliikumisest. Öliseisu näitaja ja ölireservuaarid on paigutatud masina pahemale küljele. Kogu ölitagavara on 5 $^{2}/_{3}$ liitrit.

*Süütamine* — Patarei, süütepool ja sisseseade körgepingekaabli ühendamiseks süüte küünaldega. Vargakindel süütelukk.

*Patarei* — Ford-patarei, 6 volti 80 ampeertundi. Laadimine automaatselt uueladilise generaatori abil.

*Starter* — Uuetüübiline mootor.

*Jahutaja* — Silindripea sees tsentrifugaalpump, mille vôlli otsas ventilaator. Torudejahutaja.

*Kahetiivaline ventilaator* — lennuki propelleri kujul, 16″ läbimööduga. Käimapanek »V»-kujulise rihma abil, jahutaja mahutus 14 liitrit.

*Kütteaine* — Juurevool oma raskuse tôttu schveisitud terastankist, missuguse mahutus 45 liitrit.

*Vedrud* — Ees ja taga poolelliptilised pôikvedrud kroomterasest.

*Tööriistalaud* — Matt, nikeldatud, kiirusemöötjaga, bensiininäitajaga, ampermeetriga, süüteluku ja valgustusega. Gaasihävitajakinnis ja regulaatorpress paremal küljel.

*Käsitamine* — Tüüriratas $17^{1}/_{2}''$ läbimööduga, käiguvahetuse press auto keskel, käsipidur pahemal pool. Süüte- ja gaasiheebel tüüriratta all, signaalija valgustusnööp tüürirattas keskel.

*Tagumine telg* — kolmveerand vabalt öötsuv. Täiesti uueviisiline terasvalu. Poolteljed erilisest Fordi mangaanterasest, differentsiaalrattad ühenduses vôlliga. Spiraalhammasrattad, kôik vôllid jooksevad rull-laagritel.

*Esimene telg* — kroom-sepaterasest, I-kujuline ümberpöördul Elliot-tüüp, ratastejaoks koonus-rull-laagrid.

*Valgustus* — Doppelniit-helgiviskajad lambid, kombineeritud ees- ja tagavalgustus. Tööriistalaua valgustus.

*Varustus* — Hüdrauliline tôugetesumbutaja, kiirusemöötja, bensiinseisunäitaja, ampermeeter, süütelukk, tööriistalauavalgustus, kinnistel mudelitel automaat-tuuleklaasipühkiga, lahtistel — sama käsitsi tarvitamiseks, tagasivaatepeegel, kombineeritud ees- ja tagavalgustus, kôrge surve, ôlipump schassii ôlitamiseks, täieline komplekt tööriistu, ôhupump, tungraud, ôliseisunäitaja, elektrihoob, teraskodaratega tagavararatas.

*Kummid* — 30 × 4.50 balloonkummid kuuluvad iga tüüpi sôidu auto normaalvarustuse hulka.

*Rataste vahe* — (kaugus üksteisest) $103\,^{1}/_{2}''$.

*Rattad* — Ford-teraskodaratega rattad kuuluvad kôikide sôiduautode normaalvarustuse hulka.

*Keerlemisring* — raadius umbes 5 m, läbimööt umbes 10 m.

*Roobaste vahe* — 56″.

*Kôrgus maast* — (teelt) $9^{1}/_{2}''$.



Werner Söderström Osakeyhtiön kirjapainossa, Porvoossa 1928.




KP 0075